

出入国者と国際航空輸送

山野辺 義 方

はじめに

平成2年に日本人出国者は1,000万人の大台を突破するとともに、外国人入国者は350万人を超え、いずれも総数において史上最高を記録した。国際化の時代に入り、根強い海外旅行ブームの広がりをみせるなど、国際交流が活発化している。また出入国者の大部分が航空輸送を利用しており、航空サービスの供給サイドにおいても、空港施設、国際航空路線の整備、航空企業の国際線進出など事業規模の拡大が図られ、企業間競争が激化している。

本稿は、このような国際人流と航空輸送に焦点を当て、日本人出国者の主要渡航先、渡航目的、渡航期間、外国人入国者の地域別国籍、入国目的、滞在期間、両者の年齢・性別構成などについて分析するとともに、出入国者が利用する空港整備の状況、航空企業の経営戦略や課題について考察を試みるものである。

1. 日本人の海外旅行

日本人の出国者は、昭和55年以来年々増加を続けており、平成2年の出国者数は、依然根強い海外旅行ブームの影響を受け、11月下旬には1,000万人の大台を突破し、年間では1,099万7,000人で、前年に比べ133万4,000人（13.8%）増加し、史上最高を記録した。なお、イラクのクウェート侵攻（8月2日）による湾岸危機発生に伴い、11月、12月の対前年同月伸び率の鈍化がみられたが、総数に影響するものではなかった（表1）。

日本人の月別出国者数は、夏季休暇に当たる8月が最も多く、次いで7月、9月、3月の順となっており、8月は110万2,000人で月間出国者の最高を記録した。月別の日本人出国者数を前年同月と比べてみると、3月（9.2%増）以外は毎月、2桁の伸びを示しており、とくに2月の伸び（21.1%増）が最も大きく、次いで4月、6月および10月が16%台の伸びである。

表 1. 外国人入国者数・日本人出国者数

区分	外国人			指数	対前年 増減率 (%)	日本人 出国者数	指 数	対前年 増減率 (%)
	入国者数	新規入国者	再入国者					
昭和45年	775,061	721,750	53,311	100		663,467	100	
50	780,298	653,247	127,051	101	7.8	2,466,326	372	5.6
60	2,259,894	1,987,905	271,989	292	11.0	4,948,366	746	6.2
61	2,021,450	1,710,450	311,000	261	△10.6	5,516,193	831	11.5
62	2,161,275	1,787,074	374,201	279	6.9	6,829,338	1,029	23.8
63	2,414,447	1,960,320	454,127	312	11.7	8,426,867	1,270	23.4
平成元年	2,985,764	2,455,776	529,988	385	23.7	9,662,752	1,456	14.7
2	3,504,470	2,927,578	576,892	452	17.4	10,997,431	1,658	13.8

表 2. 渡航目的別日本人出国者数（平成2年）

渡航目的	総 数	外交 公用	短期 商業 業務	海外支 店等へ 赴任	学術 研究 調査	留学研 修技術 修得	役務 提供	永住	同居	観光等	不詳
総 数	10,997,431	39,105	1,442,526	51,532	64,243	121,645	9,110	75,562	85,748	9,085,333	22,627
比率(%)	100.0	0.4	13.1	0.5	0.6	1.1	0.1	0.7	0.8	82.6	0.2

渡航先は、米国（ハワイ、グアムを含む）が最も多く、全体の3分の1（33.5%）を占め、以下、韓国、香港、台湾、シンガポールの順に続いている。前年比の増加率でみると、マレーシア（79.8%）、ソビエト（67.7%）、タイ（56.8%）、メキシコ（55.2%）、スペイン（49.8%）、イタリア（48.4%）、カナダ（47.5%）、オーストラリア（44.7%）などが高い伸びを示している。

渡航目的別にみると、観光目的の者が908万5,000人で全体の82.6%を占め、前年に比べ97万8,000人（12.1%）増加した。次いで短期商用業務が13.1%（29.7%増）と続いている（表2）。

男性の出国者は、674万3,000人で前年に比べ76万8,000人（12.9%）増加し、女性は425万3,000人で前年に比べ56万6,000人（15.4%）増加している。構成比では男性が61.3%、女性が38.7%で男性が多いが、増加率では女性が男性を上回っており、年々女性の占める割合が増加している（表3）。

年齢別にみると、20代が306万2,000人（構成比27.8%）が最も多く、次いで40代、30代、50代の順となっており、どの年代も前年に比べ増加している。なお、ほとんどの年齢層で男性が多いなかで、15歳から29歳の年齢層では女性が男性を上回っており、とくに20歳から24歳では、87万人で男性の48万7,000人を大きく上回っている（表4）。

表 3. 主要渡航先別性別日本人出国者数

区 分	平 成 元 年			平 成 2 年			年		
	男		性	女		性	女		性
	渡 航 先	出国者数		渡 航 先	出国者数		渡 航 先	出国者数	
1	米 国	1,826,372		米 国	1,474,496		米 国	2,013,142	対前年 増減率 (%)
2	韓 国	904,333		香 港	392,186		香 港	1,084,156	
3	台 湾	794,073		シンガポール	247,041		韓 国	682,051	
4	香 港	453,960		台 湾	218,147		シンガポール	565,819	
5	中 国	263,432		韓 国	208,426		オーストラリア	325,597	
6	シンガポール	248,233		フ ラ ン ス	151,410		台 湾	289,843	
7	タ イ	193,399		オーストラリア	134,734		フ ラ ン ス	255,218	
8	オーストラリア	157,867		中 国	131,455		英 国	214,657	
9	フ ラ ン ス	141,234		英 国	115,478		タ イ	161,773	
10	フ イ リ ピ ン	140,636		イ 他	75,057		中 国	159,527	
	そ の 他	851,438		そ の 他	539,340		そ の 他	991,798	
	計	5,974,982		計	3,687,770		計	6,743,572	
								4,253,859	15.4

表 4. 年齢・性別日本人出国者数

年 齢	総 数	0～14歳	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上	不詳
平成元年	9,662,752	324,677	319,900	1,214,873	1,477,297	981,639	934,420	2,055,827	1,403,645	950,396	78
平成2年	10,997,431	380,855	373,713	1,358,077	1,704,240	1,125,057	1,008,246	2,362,923	1,612,760	1,071,536	24
男 性	6,743,572	190,797	157,092	487,875	837,367	771,865	762,673	1,788,149	1,089,805	657,936	13
女 性	4,253,859	190,058	216,621	870,202	866,873	353,192	245,573	574,774	522,955	413,600	11

表 5. 性別滞在期間別日本人帰国者数

滞在期間	総 数	5日以内	10日以内	20日以内	1月以内	3月以内	6月以内	1年以内	3年以内	3年を 超える	不 詳
平成元年	9,619,185	5,323,553	2,529,819	887,246	247,733	267,984	118,790	123,702	100,323	15,297	4,738
平成2年	10,952,222	6,143,860	2,911,336	951,325	257,540	285,264	131,154	137,872	111,733	16,475	5,663
男 性	6,725,377	3,899,919	1,649,362	616,841	144,972	187,549	86,830	74,802	53,348	7,543	4,211
女 性	4,226,845	2,243,941	1,261,974	334,484	112,568	97,715	44,324	63,070	58,385	8,932	1,452

また渡航期間については、帰国者総数1,095万2,000人のうち渡航期間5日以内のものが614万3,000人で、全体の56.1%を占め、10日以内に82.7%、1カ月以内に93.7%が帰国している（表5）。

2. 外国人の入国者

外国人の入国者総数は、350万4,000人で前年に比べ51万8,000人（17.4%）増加している。そのうち新規入国者は292万7,000人で前年に比べ47万1,000人（19.2%）の増加、再入国者は57万6,000人で前年より4万6,000人（8.9%）の増加となっており、新規入国者の増加率は前年よりやや低くなっているものの、高水準が続いている。

地域構成比順にみると、アジアからの入国者は216万4,000人で、前年に比べ20.8%増加しており、構成比では、入国者総数の61.8%を占めている。

韓国が海外渡航の制限を緩和したことによる日本への入国者の増加傾向（21.5%増）は依然続いており、また台湾も増加（21.7%増）し、この両者で158万9,000人（構成比45.4%）となっている。また、総数は多くないが、イラン（88.4%増）、タイ（41.5%増）などの増加が目立っている。

これらを生新規入国者についてみると、韓国（67万5,000人、29.0%増）、台湾（55万7,000人、24.0%増）が数も大きく、また増加率も高く、この両者で123万3,000人（構成比42.1%）となっている。また、イランとタイからの増加率が目立っている。

次いで北米地域は、64万4,000人（構成比18.4%）で前年に比べ5.4%増加している。この低い伸びは、同地域中最も入国者の多い米国が5.0%の増加にとどまったためである。

ヨーロッパ地域は、51万6,000人（構成比14.7%）で前年に比べ14.3%増加している。そのなかでソビエトが2万4,000人で、前年に比べ33.4%の高い伸びを示している。

オセアニア地域は、7万1,000人（構成比2.0%）で前年に比べ6.2%増加している。

南米地域は、9万2,000人（構成比2.6%）で前年に比べ90.4%と高い伸びを示している。とくにブラジル（6万7,000人、130.2%増）が大幅に増加している。

アフリカ地域は、1万2,000人（構成比0.3%）で前年に比べ3.8%増加している（表6）。

新規入国者292万7,000人を入国目的別にみると、短期滞在者が270万3,000人で、新規入国者全体の92.4%を占め、前年に比べ48万5,000人（21.9%）増加している。そのなかで観光を目的とした入国者は164万3,000人で、前年比23.5%増加しており、新規入国者全体の56.1%を占めている。観光による入国者の地域別構成をみると、アジア地域（64.1%）北米地域（17.5%）、ヨーロッパ地域（12.9%）と続いている。

また観光による入国者を国籍ないし出身地別にみると、台湾が48万5,000人で最も多く、観光客全体の29.5%を占めている。次いで韓国が36万8,000人で22.4%、米国が24万4,000

表 6. 主要国籍・出身地別外国人入国者数

国 籍 ないし出身地		平成元年	平成 2 年					
			総 数	構成比 (%)	対前年 増減率 (%)	新規入国	対前年 増減率 (%)	再 入 国
総 数		2,985,764	3,504,470	100.0	17.4	2,927,578	19.2	576,892
ア ジ ア	ア ジ ア 計	1,791,652	2,164,373	61.8	20.8	1,702,483	24.6	461,890
	韓 国	806,065	978,984	27.9	21.5	675,956	29.0	303,028
	台 湾	501,907	610,652	17.4	21.7	557,631	24.0	53,021
	中 国	100,144	117,814	3.4	17.6	74,264	15.6	43,550
	フィリピン	88,296	108,292	3.1	22.6	84,327	21.2	23,965
	タ イ	49,117	69,477	2.0	41.5	64,313	44.4	5,164
	マレーシア	54,569	58,112	1.7	6.5	54,849	6.2	3,263
	シンガポール	38,201	43,512	1.2	13.9	41,910	13.9	1,602
	香 港	32,007	38,622	1.1	20.7	36,481	22.2	2,141
	インドネシア	26,205	32,605	0.9	24.4	30,947	25.3	1,658
	イ ラ ン	17,050	32,125	0.9	88.4	31,289	92.2	836
	イ ン ド	21,500	20,623	0.6	△4.1	16,724	△5.3	3,899
	そ の 他	56,591	53,555	1.5	△5.4	33,792	△8.8	19,763
ヨ ー ロ ッ パ	ヨーロッパ計	451,968	516,450	14.7	14.3	474,672	15.2	41,778
	英 国	172,833	212,043	6.1	22.7	194,917	24.4	17,126
	(うち香港)	77,238	107,225	3.1	38.8	104,878	39.0	2,347
	ド イ ツ	63,185	66,827	1.9	5.8	60,885	6.4	5,942
	フ ラ ン ス	48,171	51,995	1.5	7.9	45,766	8.0	6,229
	イ タ リ ア	27,892	29,969	0.9	7.4	28,675	7.8	1,294
	ソ ビ エ ト	18,087	24,135	0.7	33.4	23,468	34.0	667
	オ ラ ン ダ	16,492	17,715	0.5	7.4	16,212	7.6	1,503
	ス イ ス	17,544	16,784	0.5	△4.3	14,866	△5.5	1,918
	そ の 他	87,764	96,982	2.8	10.5	89,883	11.0	7,099
ア フ リ カ	アフリカ計	11,653	12,095	0.3	3.8	11,120	2.8	975
	南アフリカ	1,723	2,011	0.1	16.7	1,902	17.4	109
	そ の 他	9,930	10,084	0.3	1.6	9,218	0.3	866
北 米	北 米 計	611,779	644,525	18.4	5.4	584,707	5.1	59,818
	米 国	588,117	564,953	16.1	5.0	511,838	4.8	53,120
	カ ナ ダ	60,215	64,791	1.8	7.6	58,842	6.6	5,949

国 籍 ないし出身地		平成元年	平 成 2 年					
			総 数	構成比 (%)	対前年 増減率 (%)	新規入国	対前年 増減率 (%)	再 入 国
	メ キ シ コ	9,142	9,950	0.3	8.8	9,466	8.4	484
	そ の 他	4,305	4,826	0.1	12.1	4,561	12.8	265
南 米	南 米 計	48,778	92,863	2.6	90.4	87,112	88.2	5,751
	ブ ラ ジ ル	29,241	67,303	1.9	130.2	63,462	128.1	3,841
	そ の 他	19,537	25,560	0.7	30.8	23,650	28.0	1,910
オセアニア	オセアニア計	67,390	71,547	2.0	6.2	65,623	5.1	5,924
	オーストラリア	49,778	53,252	1.5	7.0	48,770	6.1	4,482
	ニュージーランド	15,418	16,396	0.5	6.3	15,055	4.8	1,341
	そ の 他	2,194	1,899	0.1	△13.4	1,798	△14.6	101
無 国 籍		2,544	2,617	0.1	2.9	1,861	11.1	756

(注) 「ドイツ」には、平成2年10月までは西ドイツ及び東ドイツからの入国者数、平成2年11月以降は統一後のドイツからの入国者数を計上してある。

人で14.9%を占めている。

次いで商用目的の入国者が82万6,000人(対前年比14.1%増)で、新規入国者全体の28.2%を占めている。

そのほか、観光や商用に比べて数は少ないが、伸び率の高いものとしては、日本人の配偶者等(2.6%増)、研修(27.4%増)、興行(演劇、演芸、演奏、スポーツ等、24.0%増)、留学(22.5%増)などがある。

入国者の男女別内訳をみると、男性208万1,000人、女性142万2,000人で男性が全体の

表 7. 年齢・性別外国人入国者数(平成2年)

年齢	総 数	0～ 14歳	15～ 19歳	20～ 24歳	25～ 29歳	30～ 34歳	35～ 39歳	40～ 49歳	50～ 59歳	60 歳 以 上
総数	2,081,774 1,422,696	90,263 83,942	36,949 54,163	118,800 188,236	264,773 226,402	308,036 184,910	291,190 151,776	474,203 206,152	295,626 174,172	201,934 152,943

(注) 1. 上段一男性、下段一女性。
2. 本表には、再入国許可を受けて入国した者の数が含まれる。

表 8. 滞在期間別外国人出国者数(平成2年)

滞在期間	総 数	5 日 以 内	10 日 以 内	20 日 以 内	1 月 以 内	3 月 以 内	6 月 以 内	1 年 以 内	3 年 以 内	3 年を 超える	不詳
総 数	2,746,377	1,226,501	751,853	341,088	87,293	209,680	63,925	37,084	20,174	7,508	1,268

(注) 本表は、再入国の許可を受けて出国した者を含まない。

表 9. 主要空・海港別出入（帰）国者数

外国人

空・海港		入 国				出 国			
		平成元年	平成 2 年	構成比 (%)	対前年 増減率 (%)	平成元年	平成 2 年	構成比 (%)	対前年 増減率 (%)
総 数		2,985,764	3,504,470	100.0	17.4	2,891,048	3,342,500	100.0	15.6
空 港		2,886,692	3,398,856	97.0	17.7	2,788,796	3,222,417	96.4	15.5
海 港		99,072	105,614	3.0	6.6	102,252	120,083	3.6	17.4
空 港	成 田	1,844,002	2,107,568	60.1	14.3	1,812,077	2,025,807	60.6	11.8
	羽 田	113,762	134,365	3.8	18.1	143,226	168,446	5.0	17.6
	名古屋	79,549	126,832	3.6	59.4	69,653	104,767	3.1	50.4
	大 阪	572,680	661,636	18.9	15.5	549,705	628,280	18.8	14.3
	福 岡	157,263	196,037	5.6	24.7	107,046	138,429	4.1	29.3
	那 覇	84,725	123,073	3.5	45.3	78,607	117,968	3.5	50.1
	その他	34,711	49,345	1.4	42.2	28,482	38,720	1.2	35.9
海 港	横 浜	4,109	4,141	0.1	0.8	5,822	4,569	0.1	△21.5
	神 戸	5,554	11,603	0.3	108.9	7,721	13,107	0.4	69.8
	下 関	43,687	45,564	1.3	4.3	37,887	47,226	1.4	34.6
	その他	45,722	44,306	1.3	△3.1	50,822	55,181	1.7	8.6

日本人

空・海港		帰 国				出 国			
		平成元年	平成 2 年	構成比 (%)	対前年 増減率 (%)	平成元年	平成 2 年	構成比 (%)	対前年 増減率 (%)
総 数		9,619,185	10,952,222	100.0	13.9	9,662,752	10,997,431	100.0	13.8
空 港		9,544,077	10,867,670	99.2	13.9	9,570,431	10,891,393	99.0	13.8
海 港		75,108	84,552	0.8	12.6	92,321	106,038	1.0	14.9
空 港	成 田	5,981,558	6,852,659	62.6	14.6	6,034,023	6,917,338	62.9	14.6
	羽 田	248,232	241,737	2.2	△2.6	241,011	234,574	2.1	△2.7
	名古屋	690,889	851,547	7.8	23.3	672,336	832,406	7.6	23.8
	大 阪	1,978,489	2,105,865	19.2	6.4	1,972,111	2,086,200	19.0	5.8
	福 岡	473,687	572,690	5.2	20.9	474,915	568,931	5.2	19.8
	那 覇	41,116	44,215	0.4	7.5	42,061	44,911	0.4	6.8
	その他	130,106	198,957	1.8	52.9	133,974	207,033	1.9	54.5
海 港	横 浜	4,858	2,117	0.0	△56.4	7,085	4,075	0.0	△42.5
	神 戸	6,644	8,044	0.1	21.1	6,195	10,428	0.1	68.3
	下 関	24,282	21,771	0.2	△10.3	31,381	31,161	0.3	△0.7
	その他	39,324	52,620	0.5	33.8	47,660	60,374	0.5	26.7

資料（表 1～9）：法務省入国管理局

59.4%を占めている。年齢別にみると、30代が全体の4分の1（26.7%）で最も多く、次いで20代、40代、50代の順になっている（表7）。

ほとんどの年齢層で男性が多いなかで、15歳から24歳までの年齢層のみ、女性が24万2,000人で男性15万5,000人を大きく上回っている。国籍別では、フィリピンは女性が男性の3.3倍になっており、そのなかでも15歳から29歳までの年齢層は女性が男性の7.2倍と他の国にはみられない比率になっている。

出外国国人（再入国許可による出国者を除くいわゆる単純出国者）274万6,000人のうち、入国してから出国するまでの滞在期間が5日以内の出国者は全体の44.7%を占め、10日以内に72.0%、1カ月以内に87.6%、3カ月以内に95.3%が出国している（表8）。

外国人入国者数を月別にみると、前年（元年）同様10月が最も多く、次いで7月、8月、4月の順になっている。また外国人入国者数を前年同月と比べてみると、すべての月で前年を上回った。10月（9.2%増）以外は2桁の伸びを示し、1月の34.0%増が最高であった。

出入国者全体（日本人、外国人を含む）の98.6%が空港を利用しており、そのうち全体の62.2%が成田空港、19.0%が大阪空港を利用し、両空港で全体の81.2%を占めている。前年比の増加率をみると、成田、大阪の二大空港の占める割合が減少し、他の空港を利用する客が増えている。そのなかにあって名古屋空港の利用客が191万5,000人、対前年比26.7%増と高い伸びを続けている（表9）。

3. 空港整備の推進

昭和42年度以来、平成2年度まで5次にわたる「空港整備5カ年計画」の実施により空港整備がすすみ、ほぼ全国に空港が配置されるようになった。公共用空港の数は81、うちジェット化空港は47を数えるにいたっている（表10）。

引き続き「第6次空港整備5カ年計画」（平成3年度～平成7年度）が実施に移されているが、同計画の基本方針は、中長期的な航空需要の増大に対応しつつ、国民生活の質の向上、国際交流の促進など内外の諸要請に応えていくため、航空ネットワークの量および質の拡大が図られるよう空港の整備、空港周辺環境対策および航空保安施設の整備を推進することである。

日本発着の国際航空旅客数は平成元年（1989年）度に2,995万人に達し、同年度にいたる10年間の年平均伸び率は10.5%、5年間では14.2%である。このような需要の増加傾向は、所得水準の向上、週休2日制、労働時間短縮などによる自由時間の増大によって、今後も持続していくことが予想される（表11）。

「第6次空港整備5カ年計画」の概要は次のとおりである。

表 10. 空港数と滑走路総延長の推移

年度	空港数（民航ジェット機就航空港数）					滑走路総延長 (km)
	第1種空港	第2種空港	第3種空港	その他飛行場	合 計	
42	2 (2)	17 (2)	25 (0)	8 (2)	52 (6)	83.3
50	2 (2)	19(13)	41 (0)	8 (3)	70(18)	123.3
60	3 (3)	24(20)	43(11)	8 (5)	78(39)	149.8
61	3 (3)	24(20)	43(11)	8 (5)	78(39)	149.8
62	3 (3)	24(21)	44(13)	9 (5)	80(42)	155.0
63	3 (3)	25(22)	44(15)	9 (5)	81(45)	159.9
元	3 (3)	25(23)	44(15)	9 (5)	81(46)	162.5
2	3 (3)	25(23)	44(16)	9 (5)	81(47)	163.3

- (注) 1. 「その他飛行場」の空港数は、民航定期便が就航している自衛隊または米軍管理の飛行場、弟子屈飛行場、岡南飛行場、調布場外離着陸場。
 2. 民航ジェット機就航空港数は、民間航空機用路線としてジェット機が就航している飛行場の数。
 3. 2年度は2年12月31日現在。

資料：運輸省航空局監修「数字でみる航空」

表 11. 航空需要予測

区 分		1989年度実績値	1995年度（予測値）	2000年度（予測値）
国 内	旅客	6,012万人	8,800万人 (1.46倍)	10,300万人 (1.71倍)
	貨物	661千トン	950千トン (1.44倍)	1,250千トン (1.89倍)
国 際	旅客	2,995万人	4,500万人 (1.50倍)	5,700万人 (1.90倍)
	貨物	1,518千トン	2,400千トン (1.58倍)	3,100千トン (2.04倍)

資料：航空審議会，平成2年

- (1) 三大空港プロジェクト（新東京国際空港の完全空港化，東京国際空港の沖合展開および関西国際空港の開港）の完成を最優先課題として推進する。
- (2) 国内航空ネットワークの利便性向上のために，継続事業とともに，21世紀を展望した国内航空ネットワークのあり方を踏まえ，新たな観点を重視しつつ，新規事業を推進する。その主なものとしては，二大都市圏（東京，大阪）の複数空港化による全国ネットワークの充実，地方拠点空港（新千歳，名古屋，福岡，那覇等のブロック中心都市の主要空港）を活用したネットワークの充実・多様化を図る。これには，二極構造（東京，大阪）から多極構造（東京，大阪，新千歳，福岡）への全国ネットワークの形成，地域間の直行路線の充実，東京圏等への乗継ぎネットワークの形成などがある。また離島およびコミューター空港を整備し，地域的ネットワークを展開する。
- (3) 国際交流ネットワークの充実のために，21世紀を展望した国際ネットワークのあり方を踏まえ，多様な観点から新規事業を推進する。その主なものとしては，国際ハブ空港

(拠点としての新東京国際空港、関西国際空港)を整備し、日本および東アジアのゲートウェイにふさわしい機能利便の向上と高水準のサービスレベルを確保する。

また主要空港の国際化によるネットワークの形成である。これには、ネットワーク上の要衝となる二大都市圏に次ぐ大都市圏の空港（新千歳、名古屋、福岡）について、方向別ゲートウェイとしてのネットワーク形成と、その他ブロックについては、地方拠点空港を中心にブロック対応のネットワーク形成がある。

- (4) 空港周辺環境対策を実施する。これには、発生源対策として低騒音機材の一層の導入、騒音軽減運航方式の徹底化、周辺対策として緑地整備、防音工事の推進などがある。

(5) 航空機の安全運航

航空機の安全運航を確保しつつ、空域の有効利用による航空交通量の拡大を図るため、航空保安システムの整備を着実に推進すること、などである。

4. 国際航空輸送の展開

国際化時代の到来によって、内外航空業界の競争が激化する方向に向かっている。米国の航空業界は、企業の合併・吸収を通じ、巨大航空会社への集中がすすみ、業界の再編成が行われている。その再編成の中核となり、国内線を制した企業は、成長性の高い国際線への拡大志向を強めている。日本の航空業界も積極的な機材計画をベースに国際線ネットワークを拡大するなど、大幅な事業規模拡大を目指し、態勢を整えつつある。また航空企業間の競争促進を図る新航空政策の展開により、国際線の複数社化が着実にすすむなど、国際航空市場をめぐる企業間競争は激しさを増している（表12）。

たとえば日本航空（以下、日航と略称）は平成元年に欧州直行便の充実を図るため、ロンドン直行便の増便を実施し、また、名古屋―サイパン・グアム線を開設するとともに、外国他社との共同運航便ではトロント線の開設、オセアニア線、欧州線の拡充を行った。平成2年にはワシントン線を開設、外国他社との共同運航便ではローマ線、札幌―香港線を開設するなど、路線網の増強を図った。日航にとって外国企業との共同運航は、成田、大阪両空港の発着能力が飽和状態に近づいている状況のなかで、その発着枠の有効活用を図り、また経済のグローバル化、ボーダーレス化の時代の流れに対処するために、自主運航便の補完手段として活用している。

全日本空輸（以下、全日空と略称）の定期国際線就航は昭和61年3月に始まった。同年グアム線、ロサンゼルス線、ワシントン線、62年に北京線、香港線、シドニー線、63年にソウル線、平成元年にロンドン線、バンコク線、サイパン線、平成2年にパリ線、平成3年にニューヨーク線、名古屋―ホノルル線などを次々に開設し、積極的に路線網の拡充を図っている。全日空の路線網は拡大したが、未だ競争条件は充分整っている段階とは言え

表 12. 国際線の旅客数とシェア

(単位：人，％)

年 度	全 日 空	前 年 比	日 航	前 年 比	日 本 ア ジ ア	前 年 比	日本エア システム	前 年 比	4 社合計	前 年 比
1985 (昭和60)	6,669 (0.1)	—	5,696,688 (88.3)	104.6	750,312 (11.6)	100.9	—	—	6,453,669	104.2
1986 (昭和61)	197,158 (2.7)	2,956.3	6,176,377 (85.7)	108.4	835,004 (11.6)	111.3	—	—	7,208,539	111.7
1987 (昭和62)	497,744 (5.9)	252.5	6,978,798 (82.6)	113.0	972,217 (11.5)	116.4	—	—	8,448,759	117.2
1988 (昭和63)	824,177 (8.5)	165.6	7,762,242 (79.4)	111.2	1,127,426 (11.5)	116.0	59,434 (0.6)	—	9,773,279	115.7
1989 (平成元)	1,035,389 (9.7)	125.6	8,195,320 (76.6)	105.6	1,350,836 (12.6)	119.8	118,366 (1.1)	199.2	10,699,911	109.5
1990 (平成2)	1,213,027 (11.4)	117.2	7,905,802 (74.4)	96.5	1,318,974 (12.4)	97.6	186,185 (1.8)	157.3	10,623,988	99.3

(注) () 内がシェア。

資料：全日空

ず、競争が激化していくなかで、同社にとって、競争力のある国際線運営基盤の確立が急務となっている。このため全日空は、各路線においてデイリー運航を基本とし、路線開設・増便をすすめるなど、積極的にネットワークの拡充を図ることになっている。

また全日空の新たな試みとして共同運航があげられる。平成元年にはスカンジナビア航空とストックホルム線，オーストリア航空およびアエロフロート航空とウィーン線，平成2年にはサベナ・ベルギー航空とブリュッセル線を，それぞれ開設した。さらに同年，全日空初めての地方発国際線として，マレーシア航空との共同運航により，名古屋—クアラルンプール線が開設された。共同運航はいずれの路線も相手企業の機材および乗務員を活用しての運航であるが，全日空は市場の大きさ，将来性，他運航路線との関係などを検討の上，積極的に推進する方針である。

日本エアシステム（以下，JAS と略称）は，昭和63年7月にソウル線を開設し，国際線に進出した。続いて平成2年にシンガポール線，同3年にホノルル線に参入した。また同年，フィンランド航空との共同運航によりヘルシンキ線に参入するなど，JAS は国際線の運営について，長距離，大型化を中心とした効率的規模拡大による事業展開をすすめている。

日航は「90年代の展望」を策定し，安全運航の確保を至上命題にするとともに，需要の伸びに応じた年6％程度の事業規模の拡大を図ることを長期目標として設定している。熾烈な競争環境のなかで日航が生き残っていくために「供給力の拡大」を最大の課題にしている。さらに従来から推進してきた「コスト競争力の強化」へも積極的に取り組んでいく

ことにしている。日航が最低限年6%の事業規模の拡大を必要としているのは、次のような理由からである。

- (1) 熾烈なサバイバル競争に打ち勝つためには、一定の供給シェアの確保が必要である。
- (2) 社員福祉の維持向上および企業体質強化のためにも、安定的な成長が必要である。
- (3) 日本発着需要の増加に応じて輸送力の拡充を安定的に行っていくことが、公共事業としての社会的使命である。

このような理由から供給力の確保を図らなければならない。日航は創業以来、グローバルなネットワークの構築を目指し、国内外に「JALの翼」を広げてきたが、さらに路線網の拡充を推進している。具体的な路線展開に当たっての日航の基本方針は、①国内線ネットワークの重点強化 ②国際線旅客便の高収益路線の増強 ③乗員養成面への十分な配慮 ④関西国際空港の積極的な活用、新東京国際空港と並ぶ二大拠点化 ⑤新地点への積極的な乗り入れ、などである。

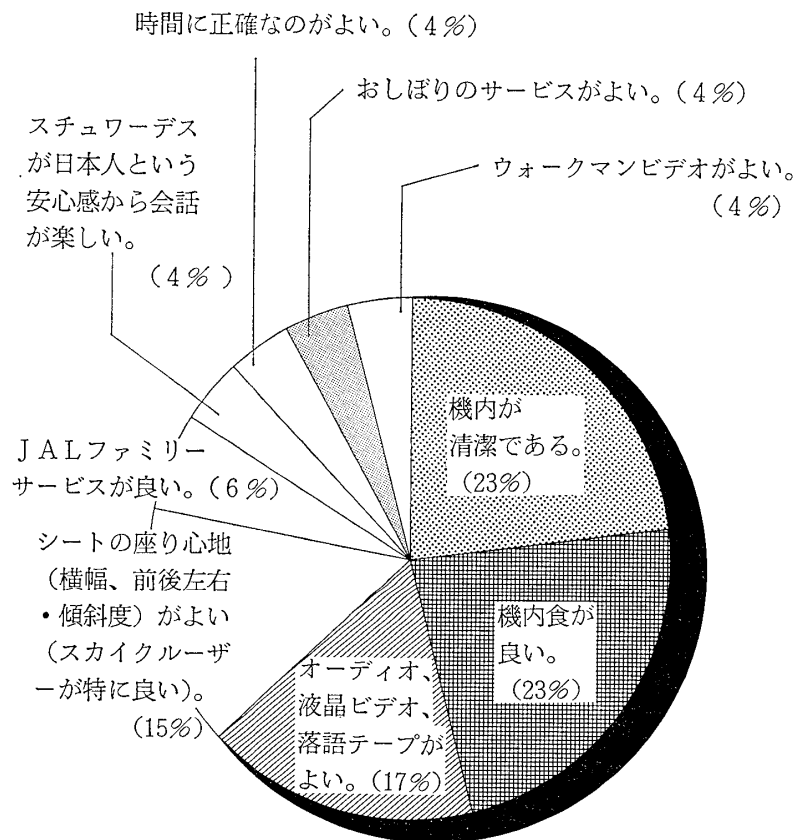
このように日航の事業規模拡大は、機材の大型化に伴って進展してきたが、すでに機材大型化が高水準に達しているために、今後、従来と同じ程度の規模拡大を確保するためには、従来のおよそ倍の機数増（乗務員必要数増）が必要な構造になっている。日航は、日本人乗務員による運航の基本として日本人乗務員養成に最大限の努力を払っているが、事業規模拡大を達成するためには、92年度以降、相当数の不足を生じることになる。同社は、日本人乗務員の不足を補完する措置として、外国人乗務員の追加導入を決定している。これは新たな応需能力向上策である。

日航の事業計画の特徴としては、安全運航確保のための安全対策の充実、事業規模拡大のためのネットワークと航空機材の拡充、顧客に選ばれる最良のサービスの提供、グループ力強化のための関連事業への選択的投資、安定配当の継続と財務体質の強化などがあげられる。

日航は地上および機内での接客サービスなど予約・発券、搭乗、降機にいたるまでの一貫した質の高い接客サービス体制を強化するための「接客サービス行動指針」と、それを測定・評価するための「サービス・スタンダード」を設定している。「サービス・スタンダード」は、サービス水準の客観的評価を把握し、その結果を今後の質の高いサービスの提供に結びつけようとするものである。乗客の評価が高いサービスは、座席やオーディオなどハード設備に関するものと、機内の接客対応や清潔さ、食事など広い意味での人手によるサービスに関するものとが含まれている（図1）。

日航はまた、個人旅客を対象に、自宅から空港までの手荷物を運ぶ「フライト・キャディ・サービス」、海外での宿泊料金割引や買物の配送を行う「JAL ホテル・セレクション・サービス」および「ショッピング・エクスプレス・サービス」など、きめ細かなサービスの提供に努めている。全日空も「荷物宅配サービス」を提供している。JASは、地

図 1. 日本航空のサービス評価



(注) 国際線のビジネスクラスにおけるサービスの状況についての調査、大手企業のビジネスマン31人の複数回答51票。

資料：日本航空「おおぞら」、平成3年4月

上サービスおよび機内サービスの質の向上を目指した「JAS マインドサービス運動」を展開し、全社員の意識高揚を図っている。

全日空は、平成2年4月に、地方発の国際線旅客をターゲットとした国際チャーター会社「ワールドエアーネットワーク(株)」(資本全5億円、全日空78%出資)を設立した。日航も同年10月に、同業種の「ジャパンエアチャーター(株)」(資本金20億円、日航100%出資)を設立した。

地方空港の国際化が急速にすすんでいる。これは、地域における利用者利便の向上、観光の振興、臨空産業の開発など、地域社会の国際化、活性化を図るためであり、また成田、大阪といった基幹的空港の能力制約に対処するためでもある。地方空港の国際定期便は、10地方空港から14カ国、21都市に就航している。一般に地方空港発着の国際定期路線の開設は、多くの場合、需要状況などから難しいため、まず国際チャーター便を就航させ、需要の掘り起こしを図ることが必要である(表13、図2)。

国際チャーター会社の新設は、定期便の利用が不十分な地方発着旅客のニーズに対応す

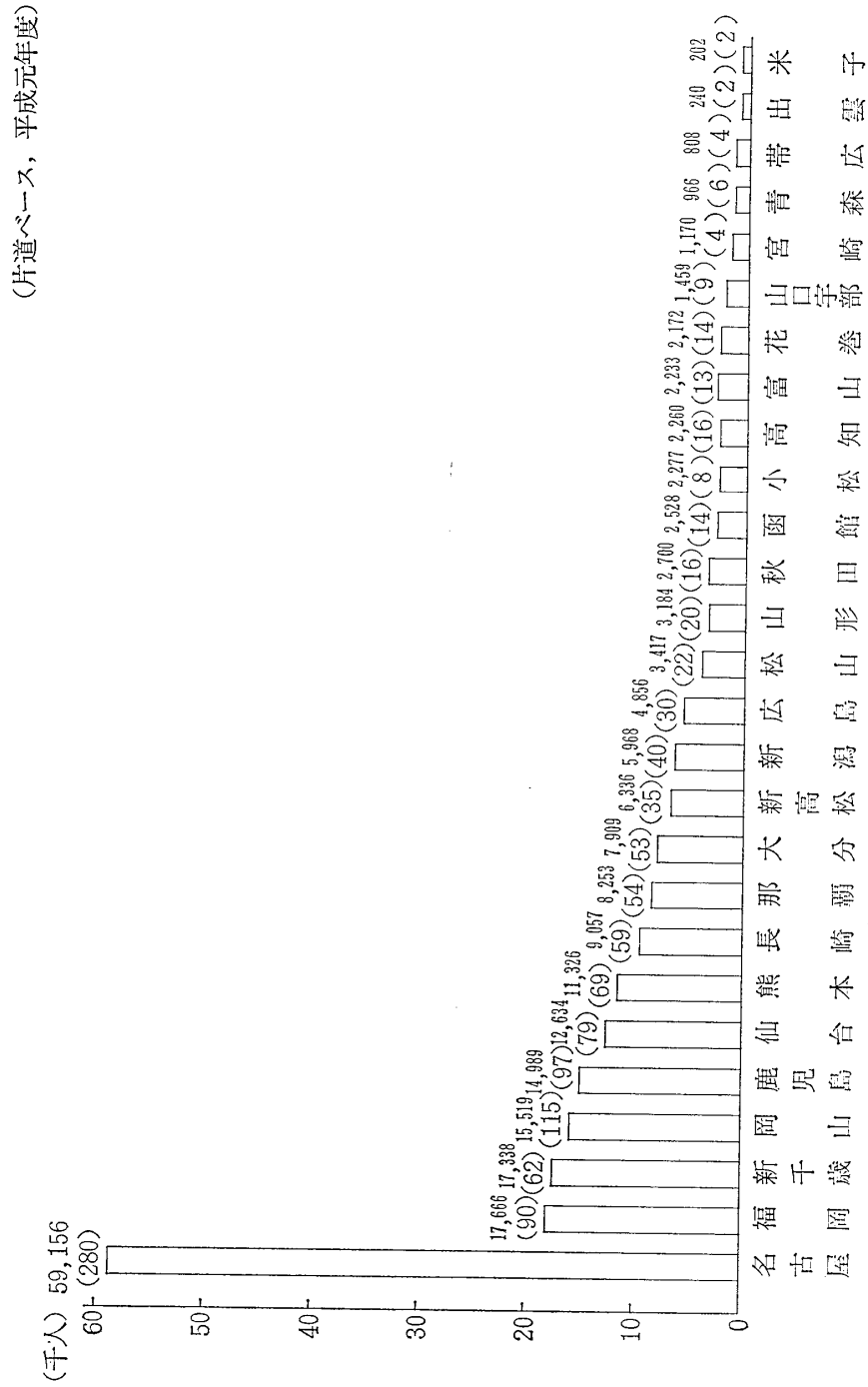
表 13. 地方空港の国際化状況

(平成2年8月現在：定期便)

空港名	国際線就航先		運航企業名
	国名	都市名	
新千歳	韓国	ソウル	大韓航空
仙台	アメリカ	グアム／サイパン	コンチネンタル／ミクロネシア航空
	韓国	ソウル	アジアナ航空
新潟	アメリカ	グアム／サイパン	コンチネンタル／ミクロネシア航空
	韓国	ソウル	日本航空、大韓航空
小松	ソ連	ハバロフスク	日本航空、アエロフロート
	韓国	ソウル	日本航空
名古屋	アメリカ	ホノルル	日本航空
		グアム／サイパン	日本航空、コンチネンタル／ミクロネシア航空
福岡	韓国	ソウル	日本航空、大韓航空、アジアナ航空
		釜山、済州	大韓航空
	イギリス	香港	日本航空、キャセイ航空
	(台湾)	台北	キャセイ航空
	オーストラリア	ブリスベン／シドニー	カンタス航空
	シンガポール	シンガポール	日本航空、シンガポール航空
	タイ	バンコク	日本航空、タイ国際航空（共同運航）
	インドネシア	デンパサール	ガルーダ、インドネシア航空
	カナダ	バンクーバー	カナディアン航空
	アメリカ	グアム／サイパン	コンチネンタル／ミクロネシア航空
	韓国	ソウル	日本航空、大韓航空、アジアナ航空
		釜山	日本航空、大韓航空
	中国	北京	中国国際航空公司
		上海	中国東方航空公司
	(台湾)	台北	中華航空（台湾）、キャセイ航空
	イギリス	香港	日本航空、キャセイ航空
	ルクセンブルク	ルクセンブルク他	カーゴルックス（貨物便）
	シンガポール	シンガポール	シンガポール航空
	マレーシア	クアラルンプール	マレーシア航空
	インドネシア	デンパサール	ガルーダ、インドネシア航空
長崎	オーストラリア	ブリスベン／シドニー	日本航空、カンタス航空（共同運航）
	スリランカ	コロンボ	エアランカ
熊本	中国	上海	日本航空、中国東方航空公司
	韓国	ソウル	大韓航空
鹿児島	韓国	ソウル	日本航空
	イギリス	香港	日本航空、香港ドラゴン航空
那覇	韓国	ソウル	大韓航空
	アメリカ	シアトル等	ノースウェスト航空
		グアム	コンチネンタル／ミクロネシア航空
	(台湾)	台北	日本アジア航空、中華航空（台湾）
10空港	イギリス	香港	日本航空
14カ国	21都市	20企業	

資料：運輸省「運輸白書」

図 2. 地方空港におけるチャーター便の利用実績



(注) 1. () 内は便数。

2. 上記以外の空港の実績は、新東京 (26,170)、東京 (1,251)

資料「運輸省「運輸白書」

るもので、定期便での乗り入れが困難な地点への乗り入れを積極的に行うものである。利用者利便に積極的に応えようとする両社の誕生は、従来、航空会社の一部門で行われていた事業の分社化、専門化であるとともに、航空輸送事業のなかで比較的取り組みが弱かった分野の強化でもある。このことはまた、新航空政策が推進されるなかで、チャーター便の分野においても、事業者間の競争が激しくなっていることを示している。

日航の直接・間接出資の子会社・関連会社は200社を超えている。日航は民営化以降、航空輸送事業から「総合生活文化産業」へと経営基盤の拡大・強化を図るために、積極的な多角化戦略を展開している。主な展開領域の第1は、本業の航空輸送に関連した事業であり、これには、本業を補完する航空事業の企画・開発、本業の効率化を図るための航空旅客・貨物の取扱い、航空機内食、燃料、整備、運航技術、空港施設事業などがある。

第2は、本業との相乗効果を活用できる旅行、ホテル、リゾート、スポーツ、クルージング、不動産など旅行中心の各種事業である。

第3は、生活密着型事業である。これには教育、カード、金融・リース・保険、商事流通、レストラン、イベント、情報サービス、情報通信、人材派遣、文化・出版・広告などの各種事業がある。

日航にとって、既存関連企業の活用を結集し、グループとしての総合力をいかに拡大していくかということが目標である。その目標達成のために日航は、新規に設立した関連企業群を早めに育成・強化するとともに、関連事業総体として対外競争力を強化していくこ

表 14. 日本航空の主な子会社

会 社 名	資 本 金	持株比率	主 要 な 事 業 内 容
日本アジア航空 (株)	百万円 2,000	% 100.0	航空運送事業
ジャパンエアチャーター (株)	2,000	100.0	不定期国際航空旅客運送事業
日航リース (株)	1,000	85.0	リース業
空港グランドサービス (株)	720	85.0	空港内地上業務
(株) ジャルパック	900	75.1	ジャルパック等企画販売
日航商事 (株)	2,398	70.3	卸売業、小売業、損害保険代理業等
日本航空開発 (株)	12,000	67.1	ホテルの経営およびその経営受託
(株)日航エアポートエンジニアリング	315	62.9	車両等整備ならびに石油類販売
インターナショナル・インフライト・ケータリング(株)(アメリカ)	万米ドル 224	55.8	機内食の調製
南西航空 (株)	百万円 1,537	51.0	航空運送事業

資料：日本航空

とが課題である（表14）。

全日空の関連事業は、当初、運航支援を目的とした航空周辺事業から始まった。本格的な事業の多角化に乗り出したのは、昭和48年、ホテル・レジャー産業および関連施設の開発運営を目的とした「全日空エンタプライズ(株)」の設立が契機であった。全日空の関連会社（全日空または子会社の出資比率が20%以上の会社）は約140社を数える。この5年間に関連会社数、関連会社総売上高ともほぼ倍増し、投資規模、成長テンポの両面において従来以上の展開がすすんでいる。事業分野においても、物流・情報通信・文化事業への進出を果たし、徐々にその裾野を広げつつある。事業分野は大きく6種に分類される。すなわち、①エアーニッポンを中心とした航空運送事業。②これを支援する地上サービス事業。③陸運・物流業。④航空との相乗効果を狙ったホテル・レジャー・旅行事業。⑤不動産事業。⑥情報・通信・文化・教育・スポーツ事業などのニューサービスである。

今後は航空輸送を中心とした総合旅行・物流事業、さらに「人間・生活・文化事業」を主体として、多様化・個性化する消費者ニーズに幅広く応えられるグループ形成を目指している。当面、三大空港プロジェクトを中心とした空港整備に伴う事業機会の具体化や積極的かつ将来を見据えた新規事業の展開をすすめている。平成2年には「(株)インフィニトラベルインフォメーション」「ワールドエアーネットワーク(株)」などの関連会社が設立された（表15、16）。

日本エアシステム（JAS）の関連会社には、航空機地上サービス業、旅行業、空港売店、航空機、車両の整備業など本体業務を補完するものがある。このほか、本体業務の一部を切り離れたものがあり、これが日本エアコミューターである。

ジェイエイエス商事は、旅行業、空港売店業、保険代理店業などを行っている。旅行業については、団体、包括旅行、JASブランド商品であるナイスウイング商品などの開発・販売を行っている。国際旅行商品についても、JASが昭和60年に連帯運送契約を締結し、提携を深めたシンガポール航空会社の協力を得て、ジェイエイエス商事主催の「ナ

表 15. 全日空の主な子会社

会 社 名	資 本 金	持株比率	主 要 な 事 業 内 容
全日空エンタプライズ(株)	30,000百万円	66.6%	ホテルの経営および運営受託
エアーニッポン(株)	1,350百万円	74.4	航空運送事業
ANA HOTELS HAWAII, INC.	34,050千米ドル	100.0(注)	ホテルの経営
ANA HOTELS AND RESORTS (USA), INC.	198,500千米ドル	100.0	ホテルの経営

(注) 間接所有の持株比率を含む。

資料：全日空

表 16. 全日空の新規設立会社

設 立 会 社 名	設立・出 資 年 月	資本金 (百万円)	全 日 空 出 資 比 率 (%)	主 要 な 事 業 内 容
エーエヌエーテレマート福岡(株)	平成2年 3月	30	40.0	電話による予約販売業
宜野湾リゾート(株)	2年4月	50	20.0	ホテル業
ワールドエアーネットワーク(株)	2年4月	500	78.0	不定期国際航空旅客運送事業
(株)インフィニトラベルインフォメーション	2年6月	3,000	60.0	コンピュータ・通信ネットワークによる情報処理、情報提供サービス
エーエヌエーアビオニクス(株)	2年6月	50	100.0	航空機部品の整備、売買、賃貸借、不動産管理・倉庫業
エーエヌエーキャリングサービス(株)	2年6月	50	45.0	貨物運送取扱事業・倉庫業
札幌エアーサービス(株)	2年7月	15	30.0	空港関係諸事業・旅行業
エーエヌエーアクアツインズ(株)	2年8月	200	30.0	クリーニング業・リネンサプライ業 おしぼり製造販売業
(株)都市未来総合サービス	2年9月	20	50.0	ビルメンテナンス業

資料：全日空

イスウイング国際版」を企画し、同年から販売を始めた。この商品は、地方空港からJAS便を利用して成田空港または大阪空港でシンガポール航空に乗り継ぎ、シンガポール、米国西海岸などを目的地としたもので、通常オプションとなる小旅行も最初から組み込まれたデラックスな旅行である。

JASの航空予約業務を取扱っている「エアロコミュニケーションサービス(株)」は、ジェイエイエス商事の子会社として昭和61年に設立されたが、業務の拡大に伴い、平成元年に資本金を300万から1,000万円に増資するとともに、JAS 100%出資の子会社になった。

JASの初めてのリゾート開発事業として、旭川地区におけるゴルフ場の建設・運営を行う「ジェイエイエス旭川リゾート開発(株)」が、JASグループおよび東急グループ計7社の出資により平成2年に設立された。また同年、大阪・福岡地区におけるJASの航空予約業務を行う「(株)大阪エイシーエス」「(株)福岡エイシーエス」が、それぞれ資本金500万円でJAS 100%の出資により設立された。これによって、両地区の電話予約の応答率が高まり、旅客サービスの向上が図られた(表17)。

表 17. 日本エアシステムの関連会社

会 社 名	資 本 金	持株比率	主 要 な 事 業 内 容
グランドエアーサービス (株)	百万円 24	75%	航空機地上サービス業, 旅行業
北海道エアーサービス (株)	10	54	航空機地上サービス業, 空港売店 (千歳 空港ビル内), 旅行業
東亜エアーサービス (株)	25	60	航空機地上サービス業
ジェイエイエス商事 (株)	80	70	旅行業, 物品販売, 商事業務, 保険代理 店業務
仙台エアーサービス (株)	20	90	JAS 仙台地区総代理店業務, 旅行業
日本エアコミューター (株)	300	60	定期航空運送事業, 不定期航空運送事業
日東航空整備 (株)	50	50	航空機整備
(株) 日本エアモーターサービス	5	100	車両整備業, 損害保険代理店業
エアロコミュニケーションサービ ス (株)	10	100	航空運送業の代理業務
ジェイエイエス旭川リゾート開発 (株)	300	50	ゴルフ場の経営
(株) 大阪エイシーエス	5	100	航空運送業の代理業務
(株) 福岡エイシーエス	5	100	航空運送業の代理業務
(株) ジェイエイエスエアクラフト	490	51	航空機部品の輸出入

資料：日本エアシステム

5. 国際航空輸送の課題

日本の国際航空旅客需要は、東京、大阪という二大都市圏に集中しており、同圏の空港の制約が深刻化しているため、空港の整備建設をすすめる、輸送力の制約を解消し、輸送力の増大を図ることが重要課題である。すなわち、航空輸送の量的拡大に対処するために、三大空港プロジェクトが同時並行的にすすめられているが、その推進に当っては、空港基幹施設の着実な整備のみならず、完成後の三大空港が、その機能を十分に発揮しうるよう格納庫、整備工場、貨物上屋など航空関連企業の施設も整備されなければならない。航空関連企業は、このような設備投資費用の増大および収支の悪化に備えて、積極的に経営の合理化に努め、三大空港プロジェクトの円滑な推進と、その完成後の経営の安定およびサービスの安定的供給を図ることが、利用者利便の観点からも必要である。

地方空港の国際化も重要な課題である。日本の基幹的な国際空港である新東京国際空港および大阪空港は空港能力上の制約があるため、航空企業の増便や新規路線の開設が困難

な状況である。したがって新東京国際空港および関西国際空港の整備の進捗状況を踏まえつつ地方空港の国際化を推進し、国際空港ネットワークの多極分散を図る必要がある。さらに輸送需要への適切な対応、相手国との航空権益の均衡、日本の航空企業による国際線複数社制の推進などの観点から、地方発着国際路線の充実を図らなければならない。

ジェット機のもつ高速性、経済性、安全性、快適性などの特性が、航空輸送の大衆化を推進してきたが、さらに旅行ニーズが高度化、多様化、個性化するとともに、この方向に沿ったサービスが求められるようになった。たとえば従来、日本の海外旅行者は団体旅客が中心であったことから、日本発割引運賃は団体割引運賃が主体であったが、ビジネス客をはじめとする個人旅行者の増加に対応するためには、日本発運賃についても、個人割引運賃の拡充を図っていくことが必要である。個人割引運賃の拡充は、実質的に国際航空運賃の方向別格差の是正に寄与するものでもある。また市場に格安券が存在し、認可運賃と実勢運賃の乖離がみられ、運賃について利用者の意識が高まってきているなかで、利用者の信頼感を得るためにも、運賃制度の見直しを行う必要がある。

日本の航空企業は、国際輸送の分野において内外航空企業との厳しい競争下に置かれているが、経営体質を強化し、利用者利便向上のための基盤整備を図ることが不可欠である。そのため経営の合理化や財務体質の改善によりコストの改善を図るとともに、関連事業の展開、創意工夫をこらしたサービスの提供など需要開発を図り、経営の効率化と活性化をすすめていかなければならない。